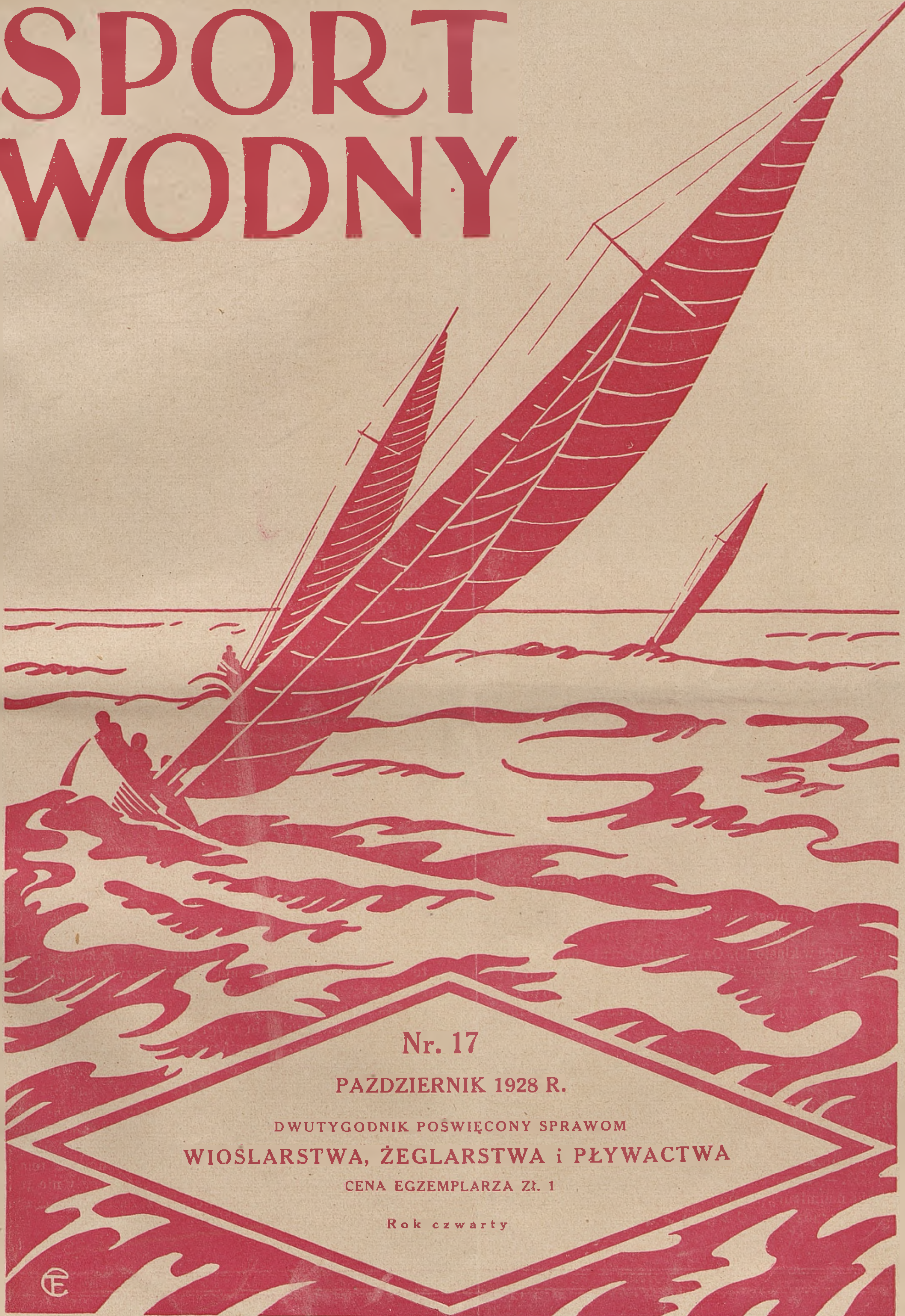
SPORT WODNY



Nr. 17

PAŹDZIERNIK 1928 R.

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM

WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA i PŁYWACTWA

CENA EGZEMPLARZA ZŁ. 1

Rok czwarty

REGATY ZWIĄZKOWE ŻEGLARSKIE

Jesienny sezon regatowy w Warszawie rozpoczął się dopiero 16 września w niedzielę regatami urządzonemi przez Sekcję Żeglarską AZS. — zanotować należy, że były to wogóle pierwsze regaty związkowe urządzone przez ten klub. Wiatr nie był sprzyjający — coprawda przeciw prądowi, ale chwilami (według utartego wyrażenia żeglarskiego) zaledwie „był kierunek, nie było wiatru". Regaty rozpoczęły się punktualnie według programu o 10,30. Kurs był względnie „skomplikowany" (coprawda widywaliśmy już i bardziej złożone), odbiegał od utartego szablonu „pod prąd i z prądem" o ile to wogóle na Wiśle da się zrobić. Pierwsze startowały dwudziestki piątki — tylko dwie!

Jakoś w tym sezonie klasa ta okazuje dziwnie mało ruchliwości. Linję startu pierwszy przeszedł Kobuś (C 5) dwie sekundy po nim startował Furkot (C 3). Ten ostatni miał szczęśliwy dzień — pierwszy raz udało mu się zdobyć piewszą nagrodę na początek swego czwartego już sezonu regatowego. Furkot zwyciężył pod sterem p. Janusza Zalewskiego (AZS.). Jako następna klasa dwudziestki. Ale startuje tylko Poleum (E 4) — Lelum wskutek nieporozumienia startował na sygnał klasy C i startu prawidłowego w swej klasie nie dokonał. Ponieważ Polelum nie bronił żadnej nagrody specjalnej, nie mógł przeto sam stawać. Kom. Regatowa przerwała więc wyścig i zapowiedziała ponowny start, by dać jachtom możność walki o pierwszeństwo. Jednak wobec niestawienia się Lelum wyścig nie mógł dojść do skutku.

Trzecia klasa — piętnastki wędrowne. Startuje pierwszy jacht Jastarnia (H 10, W T W), który też wygrywa z różnicą kilku minut. O ile pamiętam to kom. Głowacki nie ma dotąd w swej karjerze żeglarskiej ani jednego wyścigu przegranego. Widocznie wziął sobie za zasadę być na czele nie tylko w pracy organizacyjnej (nie sprzeniewierzył się też tej zasadzie i na następnych regatach związkowych 7/X). Podkreślić należy sportowe znalezienie się sternika „Boruty" (H 9) p. Lisickiego (W T W), którz spóźnił się na start o dwie minuty z górą mimo to startował, umożliwiając odbycie się wyścigu. Niewątpliwie niestartowanie Boruty pociągnęłoby za sobą unieważnienie wyścigu, ewent. jego powtórzenie (jak to miało być w klasie E). Oczywiście Boruta miałaby wtedy lepsze szansze tak jednak okazał prawdziwego ducha sportowego. (Zresztą obliczenie czasu zużytego przez oba jachty wykazuje przewagę Jastarni nawet po odrzuceniu spóźnienia Boruty).

Po ukończeniu powyższego wyścigu — zabrakło chwilowo wiatru. Był on jednak „w drodze" — zbliżały się większe chmury. To też żeglarki mogły wystartować o wpół do pierwszej. Stanęły cztery piątki: Bul (V 8, WYK) Żuk (V 11) i Chrząszcz (V 12, obie z AZS) i Smuga (V 19 W K W Modlin). Start był oryginalny: wszystkie cztery przeszły linję startu równocześnie, z opóźnieniem 45 sek. — b. małem jak na tak słaby wiatr (dla porównania nadmienię, że poprzednie klasy miały opóźnienia startu wynoszące: C z górą 3 min., E — 2 min., H — 40 sek.). Pierwsza ukończyła wyścig p. L. Szuldtowa (W Y K), zdobywając po raz pierwszy ufundowany w tym roku puhar przechodni Sekcji Żeglarskiej AZS. Drugą nagrodę zdobyła p. J. Wolffowa (AZS).

Po ukończeniu tego wyścigu nastąpił start ogólnego wyścigu piątek, wiatr jednak ustał chwilowo, więc start został unieważniony. Po półgodzinie start powtórzony — stanęło 17 łodzi. Cała grupa dzięki słabemu wiatrowi musiała wywalczać sobie z trudem drogę przeciw prądowi, zakrywając sobie wiatr, umiejętnie „pracując" mieczami i t. d. Na czoło wysunął się prędko p. W. Krzyżanowski (W Y K), objął prowadzenie przed piewszem okrążeniem.

Nie dał się też „olimpijczyk" wyprzedzić p. Lejszy (W K W Modlin), który ukończył wyścig tylko o sekundę później Trzecią nagrodę zdobył p. R. Jabrzemski (W T W) czwartą p. St. Zalewski (AZS), piąty — tylko sekundę po bracie — kończył wyścig p. Kaz. Zalewski (A Z S), ostatnią wreszcie, szóstą nagrodę zdobył kpt. Klaczyński (W Y K).

Rozdanie nagród nastąpiło b. późno, już po zmierzchu, gdyż sędziowie dobrze musieli się nagłowić, badając wypadek zderzenia jaki zaszedł przy boi. Mogli się przekonać, że wydobycie rzeczywistego przebiegu wypadku jest rzeczą trudną i uciążliwą, choćby się miało do rozporządzenia szereg naocznych świadków, pełnych najlepszej chęci. Każdy z reguły widzi tylko fragment, sędziowie muszą zaś zestawić z tych ułamków całość — podstawę wyroku.

Nagrody zdobyto: W T W: I — 1, III — 1, W Y K: I — 2, VI — 1, AZS: I — 1, II — 1, IV — 1, V — 1, W K W. Modlin: II — 1.

A. W.

Rozmaitości Żeglarskie.

Na regatach związkowych 7.X.28. w wyścigu ogólnym piątek startowało coś 18 łodzi — a jeszcze nie były te wszystkie jakie posiadamy. Wystarczyło jednak i tej liczby, by uniemożliwić Kom. Regatowej zapisywanie czasów i numerów startujących jachtów, co było potrzebne, gdyż regulamin rozgrywanej wówczas nagrody przechodniej mówił o „najlepszym czasie"...

Komisja była zmuszona zarządzić powtórzenie startu. Coby jednak było, gdyby i tym razem start był dokonany „masowo"? Czy łodzie musiałyby startować aż do skutku? Przecież przypuszczać należy, że każdy następny start byłby dokonywany lepiej od poprzedniego, czyli w grupie bardziej zwartej. Jakże słusznie rok temu postanowił P. Związek Żeglarski urządzać regaty nie „na czas" lecz „na pierwszeństwo", bez odliczania czasu opóźnienia startu!

Rok 4. WARSZAWA, PAŹDZIERNIK 1928 r. Nr. 17

SPORT WODNY

DWUTYGODNIK, POŚWIĘCONY SPRAWOM
WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA i PŁYWACTWA.

NA PRZEŁOMIE.

Sezon sportów letnich, na czele których obok lekkiej atletyki zdecydowanie kroczą wszystkie sporty wodne, szybko upłynął w gorączkowym pośpiechu przygotowań przedolimpijskich, w podniosłym nastroju walk na amsterdamskim stadjonie. Nie zdążyliśmy obejrzeć się, kiedy chłodne wiatry jesienne przysłały nam już zapowiedź nadchodzącej zimy.

Na przełomie dwóch sezonów zawsze dotąd służyliśmy czytelnikom naszym radami, w jakim kierunku i jakiemi drogami pójść winna ich praca. Dawaliśmy wytyczne nietylko programowe, wskazywaliśmy bowiem równocześnie na środki, mogące dany program skutecznie zrealizować. Zawsze wyznawaliśmy przytem zasadę, że dla prawidlowego rozwoju pracy nieodzownemi jest po zamknięciu czynnego okresu sportów dokonanie z jednej strony bilansu osiągniętego dorobku, z drugiej — naszkicowanie planu pracy.

Zabierając się w chwili obecnej do zwrócenia uwagi wyznawcom sportów wodnych na konieczność rozpoczęcia zaprawy zimowej dla przygotowania się do sezonu letniego w 1929 roku, pragniemy zarazem stwierdzić, że rok olimpijski, rok wielkiej pracy przedewszystkiem dla wyników, dla nielicznej stosunkowo elity sportowej skończył się. Najbliższy rok pracy winien skierować wszystkie swoje wysiłki w kierunku zgoła odmiennym.

Winien to być okres prawdziwej demokratyzacji sportów. W tym pierwszym roku X olimpjady musimy przedewszystkiem pamiętać o tem, że jakość powstaje z ilości, i o tę właśnie ilość starać się energicznie.

Jeśli nasze poszczególne sporty wodne zdołają przyciągnąć do siebie w nadchodzącym roku liczne rzesze młodzieży, jeśli dadzą im odpowiednią opiekę i trening, możemy gwarantować w następnych latach znaczną poprawę wyników.

Rok 1929 przed każdym ze sportów wodnych po za ogólnym nakazem powiększania kadr swoich zwolenników stawia ponadto zadanie odrębne, jemu tylko właściwe. Do tych przeto zadań dostosować należy program i metodę pracy.

Wioślarstwo polskie gościć będzie w przyszłym sezonie licznych przedstawicieli zagranicy. Jak to już wiadomo naszym czytelnikom w roku 1929 Polska jest organizatorem wielkich międzynarodowych regat wioślarskich o Mistrzostwa Europy. Należy liczyć się z poważnem obesłaniem wszystkich biegów przez zagranicę, przytem startować będą niewątpliwie najlepsze osady europejskie. Olimpijski sukces naszych wioślarzy sprawił to, że zagranica uważa nas za groźnych przeciwników, godnych współzawodniczyć z konkurencją wysokiej klasy. Pod względem organizacyjnym wioślarstwo nasze zdało egzamin w roku ubiegłym urządzając regaty międzynarodowe.

Tak więc, doskonała organizacja naszych regat, sukcesy organizacyjne przedstawicieli P. Z. T. W. w Amsterdamie, a wreszcie doskonałe wyniki olimpijczyków polskich na kanale Sloten, wszystko to zapewni nam niezawodnie liczny zjazd doborowych osad zagracznych.

Naczelnem tedy hasłem pracy dla wioślarzy w okresie zimowym stać się winny przygotowania do Mistrzostw Europy. Osady polskie muszą przecież obstawić wszystkie biegi programu. Nasza elita wioślarska po krótkiej przerwie winna więc już w najbliższych tygodniach przystąpić do zaprawy zimowej. Konieczności zimowych basenów wioślarskich nie będziemy tu uzasadniać: potrzeba ich jest już dostatecznie udowodniona. Pragniemy jednak zwrócić uwagę, że systematyczne trenowanie na basenie aczkolwiek nieodzowne, nie jest jednak wystarczające.

Nie wolno zapominać o ćwiczeniach gimnastycznych, które należy odbywać dwa razy w tygodniu, o doskonałym wpływie biegów naprzełaj, o grach sportowych w piłkę (koszykówka, siatkówka i t. p.), wreszcie jeżeli ktoś może sobie na to pozwolić o treningu narciarskim.

Niezależnie od pracy, jaką muszą prowadzić w zimie wioślarze rutynowani, kluby wioślarskie nie powinny zapominać o materjale nowym, o narybku regatowym. W ciągu zimy przy systematycznym i racjonalnym treningu można zrobić bardzo wiele dla wioślarzy młodych, nie mówiąc już o tem, że tym sposobem utrzymamy ich w niejakiej gotowości bojowej, w zdecydowanej atmosferze poważnej pracy dla sportu. Trening zimowy narybku wioślarskiego winien by wyglądać w podobny sposób, jak to wyżej opisaliśmy.

Pływacy może najwięcej mają do zrobienia, aby jako tako zbliżyć się do poziomu wyników europejskich. Zarazem muszą bardzo wydatnie pomnożyć liczbę swych zwolenników czynnych, aby móc przejść do realizacji hasła — „przez ilość do jakości". Warunki pracy zimowej acz powoli zmieniają się ustawicznie na lepsze. Posiadamy już pływalnie w Katowicach, Łodzi, Krakowie i parę innych.

W Warszawie powstaje nareszcie pływalnia kryta, w Domu Akademickim, otwarcie jej nastąpi bodaj wkrótce.

Tym sposobem w szeregu miast umożliwiony będzie trening pływacki w basenach przez całą zimę. Ale pływacy nie powinni zapominać o tem, że prócz pływania należy jednak stosować ćwiczenia uzupełniające z zakresu gimnastyki, gier sportowych i t. p. Dlatego pływacy, znajdujacy się w miastach, gdzie niema jeszcze pływalni krytej, nie powinni bezczynnie założyć rąk.

Muszą oni uprawianiem gimnastyki, gier sportowych i t. p. utrzymać ogólną sprawność swego organizmu.

Jest to niewątpliwie znacznie mniej, niż może dać pływanie w krytym basenie, ale zawsze jest coś.

O żeglarzach narazie nie będziemy mówić. Oni bowiem jedyni w sportach wodnych cieszą się z chłodnych wiatrów jesiennych, które dają pełen dech żaglom i szybki pęd łodziom.

Dla nich zawcześnie dziś jeszcze mówić o zmianie sezonów i zmianie warunków pracy. Ze wskazaniami zimowemi dla nich musimy zatem jeszcze zaczekać.



Poświęcenie przystani wioślarskiej Tow. Gim. „Sokół” w Chodzieży przez J. E. ks. biskupa Radońskiego.

W OBLICZU CHWILI.

Po walnej próbie, jaką była dla nas Olimpjada amsterdamska, stoją przed nami obecnie regaty wioślarskie o Mistrzostwo Europy, które odbyć się mają w roku przyszłym w Polsce. Będzie to walka na dwa fronty, gdyż zarówno nam będzie chodzić o dobre zaprezentowanie zagranicy naszego sportu, jak też naszych zdolności organizacyjnej i zdolności sumiennego wywiązywania się z wziętych na siebie obowiązków. Wysiłek jest zatem większy niż był dotychczas, gdy osady nasze wysyłaliśmy do Pragi, Lucerny, czy Como, gdzie nie chodziło nawet o pieniądze, które w znacznej części pokrywała indemnizacja, która obecnie będzie wypłacana przez Polskę. Na dochód ze wstępów liczyć bardzo nie można, gdyż i tak organizacja każdych regat pochłania sporo pieniędzy, a tembardziej regaty o Mistrzostwa Europy. Drugą równie poważną kwestją to kwatery. Ponieważ niema innych miast wchodzących pod uwagę przy organizowaniu regat, a tylko Bydgoszcz, więc kwestja lokowania zawodników i publiczności, która napewno z zagranicy przyjedzie do Bydgoszczy, przedstawia się bardzo poważnie. Tembardziej, że miasto jest odległe od toru regatowego o 10 km a przy torze nie ma nawet porządnej kuchni, którąby mogła zepewnić zawodnikom należyte i zdrowe przedewszystkiem pożywienie. Pamiętajmy, że zagadnienie to podczas regat międzynarodowych w 1927 nie było załatwione ku kompletnemu zadowoleniu zawodników zagranicznych, a obecnie nie wolno nam dopuścić do słowa krytyki na tem polu, gdyż w 1927 r. goście nasi byli naszymi gośćmi i nie wypadało im bardzo podnosić te czy owe ujemne strony mieszkania, jedzenia i t. p. lecz obecnie osady przybywające na regaty właściwie nie będą naszymi gośćmi, lecz będą u siebie, gdyż jako członkowie F. I. S. A. będą mieli i prawo i nawet obowiązek upominać się o wiele rzeczy.

Włochy, Szwajcarja czy Czechosłowacja, była w lepszem położeniu od nas, gdyż organizowały regaty w wielkich miastach gdzie wszystkie te kwestje nie były tak trudne do rozwiązania.

Jasną stroną mistrzostw jest pewnik, że strony organizacyjnej samych regat wstydzić się nie będziemy a nawet może pobije ona dotychczasowe regaty europejskie.

Tor bydgoski, równy prosty, że stojącą wodą, możliwy do całkowitego zamknięcia dla wszystkich motorówek statków, łodzi żaglowych i tp. będących plagą wioślarstwa w miastach innych, zapewnia nam maksimum powodzenia. Zawodników zagranicznych peszyć mogą jedynie słupy na torze, lecz pamiętajmy, że są one doskonałem wytyczeniem toru, niedopuszczającem, poza zła wolą oczywiście, do kolizji, zderzeń i t. p. i jasno wskazują drogę osadom zarówno sterowym, jak i bezsterowym.

Stroną ujemną toru jest jego krótkość, która na terenie międzynarodowym zyskała najwięcej przeciwników urządzenia mistrzostw w Polsce. Temu oczywiście trudno zaradzić, a w każdym razie nie zaradzi się w ciągu tych miesięcy, jakie nas dzielą od terminu mistrzostw. Jest to praca, która może potrwać parę lat, i niewiadomo, czy znajdą się na nią odpowiednie fundusze. Jeżeli jednak w Pradze regaty odbywały się na torze 2,000 m. z prądem rzeki, to ten sam rezultat osiągną regaty na torze 1750 m. na wodzie stojącej. W każdym razie czas, jaki zużyją osady na pokrycie tego dystansu będzie równy czasom uzyskiwanym w Pradze.

Pozostaje strona sportowa. Wyniki nasze w Amsterdamie pozwalają nam mieć nadzieję, że w każdym razie będziemy w walce. A to jest już dużo, jeśli się weźmie pod uwagę całą młodość naszego sportu. Czy możemy liczyć na pierwsze miejsca, skoro np. klasa Włochów w czwórkach jest tak znaczna, dzisiaj nie można rozstrzygnąć. Dużo będzie zależało od „dobrego dnia“, którego polskie osady zwykle potrzebują, aby zaznaczyć swoją rzeczywistą klasę.

Jeżeli klasę ósemek utrzymamy na tegorocznym poziomie, względnie nawet podniesiemy ją, to możemy liczyć na poważny sukces w tej konkurencji. W Amsterdamie bowiem byliśmy na jednym poziomie z mi-

strzem FISA 1927, Włochami i szkoda, że nie zmierzyliśmy się z nimi. Przed nami bowiem były osady Ameryki, Anglji, Kanady i Niemiec, które do FISA nie należą (Niemcy właściwie byli tej samej klasy i odpadli również jak i my w ćwierćfinale). Kierownictwa klubów, które pracują nad ósemkami i mogą dysponować odpowiednim materjałem ludzkim, powinny zwrócić na ten moment baczną uwagę, a z pomocą przyjść powinien Związek wydatnie, gdyż opłacić się to nam może sowicie. Klasa naszych czwórek nie powinna nam zrobić niespodzianki. Czy możemy podnieść ich klasę na poziom Włoch, to znak zapytania, jeżeli jednak w latach ostatnich zrobiliśmy już w tym kierunku tak wiele, to możemy jeszcze ten krok zrobić, który nas dzieli od klasy mistrzów. Praca w ciągu zimy pod okiem wytrawnych i świadomych celu trenerów powinna zrobić swoje. Gorzej natomiast jest z czwórkami bez sternika, gdyż osady nie mają sposobności wyćwiczyć się w tym rodzaju łodzi. Jeden start w ciągu roku nie może dać koniecznej rutyny, jedynie gwarantującej zwycięstwo. Osad wiele w tej konkurencji nie będzie jednak, te które będą, a więc przedewszystkiem włoska i szwajcarska, będą odpowiednio wysokiej klasy. Temu typowi łodzi należy się w Polsce większa uwaga niż dotychczas, gdyż bądź co bądź jest to typ klasyczny i znacznie przyjemniejszy do jazdy niż czwórka ze sternikim. Całkiem natomiast zaniedbaną konkurencją są u nas dwójki i to tak pair-oars, jak i ze sternikiem. Ta ostatnia konkurencja zwolna zanika z terenu regatowego i w Amsterdamie mniejszym popytem się cieszyła niż klasyczna dwójka bez sternika. W tych konkurencjach prawdopodobnie nie zdołamy odegrać poważniejszej roli, nawet gdyby Związek zdecydował się na wprowadzenie tych typów już w przyszłym roku do konkurencyj mistrzowskich.

Lepiej sprawa przedstawia się w dwójkach podwójnych. Tu aczkolwiek także nie możemy liczyć na pewne zwycięstwo, to jednak czasy uzyskiwane przez nasze osady, stojące w pobliżu czwórek mówią same za siebie, wskazując, że polska para nie skompromituje nas nieumiejętnością i niedołęstwem. Klasa skifistów europejskich w Amsterdamie wypadła właściwie blado. Trzy pierwsze miejsca zajęli: australijczyk, amerykanin i anglik, a więc kraje, które do FISA nie należą. Dopiero na czwartem miejscu ulokował się Holender, któremi mimo wszystko dopomódz musiało samo miejsce regat we własnej ojczyźnie. Zeszłoroczny mistrz Bernasconi był podobno chory, całkiem blado wypadł następca Schneidera Candeveau ze Szwajcarji, stosunkowo dobrze trzymał się Straka, Czechosłowak. Z tego obrazu wynika, że w każdym razie skifista polski nie powinien być zbyt daleko za pierwszym, jeśli znajomość toru i regaty na terenie lokalnym i dobrze sobie znanym nie pozwolą mu na uzyskanie pełnego sukcesu.

O ile chodzi o klasyfikację ogólną, to pamiętać musimy przykład Czechosłowacji, która w 1925 r. obsadziła wszystkie konkurencje licząc się z możliwością zdobycia w każdej konkurencji odpowiedniej, nawet skromnej liczby punktów, które połączone razem dałyby chociaż częściowy sukces ogólny. Nawet więc w wypadku, gdybyśmy regat w innym kraju się odbywających nie obsadzali tak licznie, licząc się ze słabą klasą tej lub owej odmiany łodzi, to u siebie w domu obsadzić powinniśmy wszystkie typy łodzi dla zadokumentowania naszej żywotności i pędu rozwojowego.

Nadewszystko zaś musimy zapomnieć o naszych małostkowych sprawach i awanturach, które zjadają siły naszych najlepszych pracowników, każąc im pracować dla fikcji, bez pewności, że praca ich będzie kontynuowana jeśli nie przez nich samych, to przez ludzi równie dobrej woli jak i oni. O wciąganiu nowych ludzi do pracy organizacyjnej zapominać nie wolno, gdyż siły każdego człowieka wyczerpują się. Jeśli więc w zrozumieniu korzyści ogólnej nie zrezygnujemy z naszych drobnych ambicyjek i międzyklubowych nieporozumień, które wielokrotnie bywają opłakane w skutkach i kosztują więcej niż cała sprawa była warta, jeśli nie pozbędziemy się z szeregów klubowych ludzi, których jedynym celem jest praca dla dobra tego czy innego klubu, czy tez wprost tendencyjne szkodzenie drugim jeśli sobie samemu nie można zapewnić tych korzyści, co zdarzało się już nieraz, to wtedy pożegnać się możemy z ewentualnością sukcesu naszego i przygotować się musimy do klęski.

Czeka więc nas praca wysilająca i obliczona na długie miesiące. Musimy je wykorzystać tak, aby regaty o Mistrzostwa Europy zastały nas w pełni przygotowanymi. W pracy tej musimy wykorzystać wszystkie nasze siły i nie wolno nam ich marnować na rzeczy niepotrzebne i mało warte. *W. D.*



Start studentów studjum W. F. Uniwersytetu Jagiellońskiego.

SKAUCI NA MIĘDZYNARODOWYM ZLOCIE.

Po miesięcznym obozie w Ursynowie wyjechała polska reprezentacja dn. 24 lipca r. b. do Budapesztu.

Na stacji serdeczne przyjęcie przez skautów węgierskich. Nocleg w Domu Wioślarskim Węgierskiego Związku Skautowego, już przyszykowany w jednej izbie z Anglikami.

— Dom Wioślarski zajmuje przestrzeń 10.000 m.² posiada 3 olbrzymie szopy, z których jedna przeznaczona jest na noclegi, świetlicę i dom komendy. Skauci mają zgórą 200 łodzi.

— Cztery dni poświęcono na zwiedzanie miasta i okolic, przyjmowano nas wszędzie serdecznie, w Estergomie na ulicach powiewały chorągwie madziarskie i polskie.

— 30 lipca wyjeżdżamy koleją na Balaton, śliczne jezioro otoczone wzgórzami i stożkami zagasłych wulkanów. Motorówkami jedziemy do miasteczka Tihany i ½ km. maszerujemy z pieśnią do obozu rozrzuconego na malowniczem wzgórzu tuż nad jeziorem.

Od 31 lipca do 5 sierpnia zawody przeplatane promenadą wszystkich łodzi, przejażdżką na parowcach po Balatonie, zwiedzaniem okolicznych uzdrowisk, bankietem i iluminacją Balatonu.

Do zawodów zgłosiło się 6 drużyn (komendant i 8 harcerzy) reprezentujących 4 państwa. Polska 1 drużyna w składzie: kom. W. Olędzki, H. Klimawiński, Z. Pabiś, A. Folwarski, J. Śliwczyński, B. Ciach, J. Żurawski, S. Jabłoński i F. Budyta. Anglja 1 druż. Austrja 3 drużyny. Niemcy jedna.

I-ego dnia odbyły się Zawody indywidualne:

1. Ratowanie tonącego (należało przepłynąć w ubraniu koło 30 m. wyratować tonącego, przyciągnąć do brzegu, wylać wodę i sztuczne oddychanie).
2. Pierwsza pomoc (samarytanka teoretyczna i praktyczna).
3. Liniarstwo (łączenie lin, zaplatanie i roboty z lnu wraz z węzłami).
4. Naprawa części łodzi (w warsztatach otrzymali do naprawy połamane wiosła).
5. Ocenianie odległości i wysokości (każdy otrzymał 20 zadań).
6. Rzucanie liny tonącemu i koła ratunkowego.
7. Nurkowanie (na głębokości 2 mtr. na dnie ułożono 5 tablic).

Do tych konkurencji harcerzy nie wyznaczał komendant lecz komisja sędziowska przez losowanie.

1. Ratowanie tonącego.
I m Austrja Ö. B. P. 19,3 punkt.
II m. Polska 19 punkt.
III m. Anglja 16,3 punkt.

2. Pierwsza pomoc.
I m. Polska 18,7 punkt.
II m. Anglja 18,2 punkt.
III m. Austrja I 15,8 punkt.

3. Liniarstwo.
I m. Polska 19 punkt.
II m. Anglja 18 punkt.
III m. Austrja II 8 punkt.

4. Naprawa łodzi.
I m. Polska 20 punkt.
II m. Austrja I 18 punkt.
III m. Anglja 16 punkt.

5. Ocenianie odległości i wysokości.
I m. Polska 20 punkt.
II m. Anglja 13,5 punkt.
III m. Austrja Ö. P. B. 11,6 punkt.

6. Rzucanie liny i koła ratunkowego.
I m. Niemcy 14,3 punkt.
II m. Anglja i Austrja I po 13,7 punkt.
III m. Polska 11 punkt.

7. Nurkowanie.
I m. Austrja Ö. P. B. 10 punkt.
II m. Anglja, Austrja I i Niemcy po 6 punkt.
III m. Polska 2 punkt.

Ogólna ocena.
I m. Polska 109,7 punkt.
II m. Anglja 101,6 punkt.
III m. Austrja I 86 punkt.



Polscy harcerze przy obiedzie, podczas zlotu międzynarodowego w Budapeszcie.

Wieczorem, gdy na maszcie głównym wywieszono wyniki w obozie polskim było rojno wszyscy przychodzili winszować. Przy ognisku po pieśniach polskich oklaskom nie było końca.

II Regaty wioślarskie z przeszkodami.

Łodzie rybackie 4 wiosłowe bez steru. Osada 6 harcerzy wraz z komendantem przy sterze wiosłem. Łodzie stoją na brzegu, czas mierzą od chwili wydania rozkazu „Na wodę" do momentu postawieniu łodzi na tem samem miejscu i na każdej przeszkodzie oddzielnie dyrektywa: Jechać równolegle do brzegu w kierunku portu Tihany w odległości 50 m. na sygnały białą chorągiewką natychmiast jechać w kierunku sygnału.

— Czekamy 1 godz. 30 m. obserwowani przez sędziów. Nareszcie nasza kolejka! Gwizdek! Chwytamy łódź, niesiemy przez tamę, spuszczamy na wodę i na wózkach sprawnie siadamy do wioseł — ruszamy. Zmierzono czas. I-szy sygnał zwracamy do brzegu. Rozkaz: „na wschód w kierunku żaglówki topielec — ratować". Podjeżdżamy, skok do wody, topielca na łódź i jedziemy dalej. Sygnał zwrot do brzegu, rozkaz: „przenieść bandaż wpław do stojącej na kotwicy łodzi 30 m. od brzegu, łódź może podążać za płynącym". Suchy bandaż oddany, pływak wsiada do łodzi, jedziemy. Następny sygnał podjeżdżamy do kładki, na której stoją 2 duże banie z wodą. Gwizdek sędziego, wodę wlewają do łodzi. Rozkaz: „wylewać"! Czem? menażkami! Woda wylana, sędziowie zachlapani. Sygnał jechać dalej. Nie przejechaliśmy 50 m. sygnał znowu do brzegu i rozkaz: „wiosła połamane, jechać dalej jak chcecie". Wyciągamy podłogę, menażki i jazda tak 50 m. wtem „stop"! „dalej holować". Wiążemy linkę do pierwszej ławki, wszyscy na brzeg, komendant z wiosłem steruje. Holujemy jakie 80 m. do następnego sędziego, który spokojnie nas zatrzymuje. „Poczekacie tu". „A czas?" „Będzie odliczony". Siadamy— śpiewamy. Po 7-miu minutach dostajemy bosak i kij z rozkazem: „jechać tem coście dostali, w kierunku latarni na molo". Jedziemy na pych. Na molo sędzia zabiera bosak i kij, i nareszcie „do przystani". Bierzemy się do roboty, dobijamy, łódź na pomost, wylać wodę, łódź na miejsce, zbiórka! Przed kolacją wynik.

1. Opuszczanie łodzi na wodę.

I. Polska 20 punktów.
II. Anglja 19,5 „
III. Austrja O. P. B. 19 punktów.

2. Ratowanie tonącego.

Polska, Anglja, Austrja II po 20 punktów.

3. Wylewanie wody.

Polska 19,5. p. Niemcy 18, p. Anglja 18. p.

4. Oddanie paczki.

Austrja O. P. B. 19 p. Austrja I 18 p. Niemcy 17 p. Anglja 16 p. Polska 15 p.

5. Jazda bez wioseł.

Austrja II 20 p. Austrja O. P. B. 19 p. Polska 18,5 p.

6. Holowanie.

Polska 19 p. Austrja O. P. B. 18 p. Niemcy 17 p.

7. Na pych.

Polska 20 p. Austrja I-sza 19 p. Austrja II — 17 p.

8. Czas ogólny:

Polska — 20 p. Anglja i Austrja I po 19 p.

Miejsce i ogólna punktacja.

I. m.	Polska	19 punktów.
II. m.	Austrja O.P.B.	17,556 „
III. m.	Anglja	17,550 „
	Niemcy	17 „

III. Sygnalizacja.

4 stacje po 2 harcerzy. Nadawać szybko. I-sza stacja nadaje codem międzynarodowym wywieszając chorągiewki na maszcie;

II-ga stacja na jeziorze odbiera depeszę codem i przesyła ją semaforem następnej.

III-cia na brzegu ukryta, odbiera semaforem i nadaje Mors'em;

IV-ta odbiera Mors'em i oddaje sędziom.

Czas nadania naszej depeszy był lepszy od angielskiego 14 min. byliśmy pewni zwycięstw.

Tymczasem ponieważ depesza była nadana po węgiersku wkradły się 2 błędy.

I m. Anglja 19 punktów
II m. Polska 18 „
III m. Austrja 17 „

Przeciąganie liną na łodziach.

Do finału doszła Polska i Anglja. Siadamy do mocnej łodzi rybackiej, 4 wiosła i komendant przy sterze. Sygnał — ruszamy. Zwyciężamy po krótkiej walce. Oklaski. Zmieniamy łodzie. Dłuższy czas równowaga.



Polska drużyna harcerska na zlocie w Budapeszcie.

Powoli Polacy biorą i gdy byliśmy pewni zwycięstwa, jedno wiosło zagłęboko zanurzone psuje wszystko. Anglicy zwyciężyli. Wychodzimy na brzeg i wyrzucamy komendanta Anglików do góry, Anglicy nas naśladują.

Dowiadujemy się, że czas nasz jest lepszy od angielskiego o 37 sek., więc zwyciężyliśmy:

I. m. Polska
II. m. Anglja
III. m. Austrja O. P. B.

V. Biesiada przy ognisku.

Wszyscy przeważnie śpiewają. Polacy tańczą krakowiaka i śpiewają.

I. m. Polska	18	punktów.
II. m. Anglja	17	„
III. m. Austrja	15	„

VI. Wiosłowanie 600 m.

Łodzie te co do przeciągania 300 m. i ominięcie boi i powrót.

I. m. Anglja
II. m. Polska

VII. 12-to godzinna wycieczka z mapą,

Bez komendanta na 2 łodziach (cztery krótkie) 7 harcerzy i sędzia.

Wycieczka wyjechała o g. 19-ej, powrót punktualnie o 7-ej rano dnia następnego. Zadanie:

1. Odnalezienie miejsca wyznaczonego na mapie.
2. sprawne, prawidłowe rozbicie biwaku (2 namioty) i ugotowanie kolacji.
3. punktualność
4. obserwowanie w drodze i biwaku
5. duch, karność, zachowanie się
6. raport z dołączeniem szkiców i zbiorów.

Polacy wykonali 10 szkiców, między innemi śpiących sędziów koło kajaku. Wycieczkę prowadził H. Klimasiński.

I. m. Polska
II. m. Anglja

VIII. Duch, dyscyplina, ogólne zachowania się, dokładność i t. p.

I m. Polska i Anglja po 20 punkt.

IX. Pływanie sztafeta 8x50

poza konkursem bez punktowania I m. Austrja Polska przed Anglją.

Zlot zakończono 5 sierpnia ogłoszeniem wyników, wręczeniem nagród i pożegnalnemi mowami.

Polska zajęła I miejsce, II-gie Anglja, III Austrja. IV Niemcy.

Nagrody: 1. Cenny wazon z porcelany węgierskiej;
2. srebrny puhar — za regaty z przeszkodami;
3. oryginalny posążek z porcelany za 12 g. wycieczkę z mapą;
4. ładny zegarek za I-sze m. w przeciąganiu liny;
5. wielkia plakieta ministra finansów za I-sze miejsce w zawodach indywidualnych.

Polacy wręczyli węgierskim skautom proporczyk, dziękując za serdeczne przyjęcie.

Dla Polaków zwycięstwo to było nieoczekiwane, przekonało nas jednak, że w konkursach międzynarodowych, możemy brać udział i zwyciężać, byle tylko z zapałem i poważnie pracować.

Nie spodziewając się zwycięstwa stanęliśmy do zawodów by się uczyć od innych a zarazem zrobić wszystko na co nas stać.

W. Olędzki

ZAWODY SAPERÓW W MODLINIE.

Na rzece Narwi, odbyły się 22 IX r. b. zawody pływackie, które miały przebieg następujący:

100 metr. stylem dowolnym na piersiach pierwszy por. Majewski czas 1:5 i $^2/_5$ 3 komp. szkolna.

Przeprawa przez Narew pierwszy plut. Szymański czas 1:3 i $^1/_5$ 3 komp. szk.

A. Pływanie 100 metr. drużynowe (13 ludzi czas liczono pierwszych 10-ciu).

I miejsce — komp. Szkoły Podch. Rez. Sap. czas ogólny wszystkich 11:40 i $^3/_5$.

B. Przeprawa przez Narew drużynowo:

I miejsce — I komp. Szk. Podch. Rez. Sap. czas ogólny drużyny 12:53 i $^3/_5$.

W zawodach brało udział 60 zawodników ze wszystkich kompanij, którzy stosunkowo po krótkim okresie szkolenia wykazali b. dobre postępy i zamiłowanie do sportu wodnego, tak ważnego dla saperów.



Ósemka pań AZS-u poznańskiego, pod sterem D-ra J. Mazurka.

ZAMKNIĘCIE SEZONU WIOŚLARSKIEGO W BYDGOSZCZY.

Na zakończenie sezonu wioślarskiego odbyły się na Brdzie w Bydgoszczy regaty międzyklubowe, w których wzięły udział następujące kluby: Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie K. W. „Gryf", Bydgoski Klub Wioślarek, Chełmżyńskie Tow. Wioślarzy, Chełmża, Gimn. Klub Wioślarski „Brda", Gimn. Tow. Wioślarskie „Kopernik".

Program składał się z 15 rozmaitych biegów. Wyniki biegów następujące:

1. **Czwórki półwyścigowe.** (Bieg młodzieży). 1.800 mtr., czas 6:33, 1 s. B. T. W. (Łódź 1) w składzie pp.: K. Lugiert, A. Cieślik, A. Jerzewski, J. Ostrowski, st. F. Skręty.

2. **Czwórki półwyścigowe pań.** 1.500 mtr., czas 5:29,4 s. B. K. W. (Łódź 1) w składzie pp.: F. Kaubówna, K. Radwańska, L. Donajówna, I. Molska, st. St. Ryglewska.

3. **Czwórki półwyścigowe.** (Bieg dla początkujących). 1.800 m., czas 6:35,4 s. 1. B. T. W. w składzie pp.: J. Lipiński, B. Jabłoński, F. Perlik, H. Tyll, st. E. Bijałd, 2. K. W. „Gryf".

4. **Dwójki półwyścigowe podw. ze sternikiem.** (Bieg nowicjuszy). 1.800 mtr., czas 7:07 s. 1. B. T. w składzie pp.: E. Podemski, St. Grobelny, st. F. Skręty, 2. K. W. „Gryf".

5. **Czwórki młodszych.** 1.800 mtr. czas 5:53,1 sek. 1. B. T. W. w składzie pp.: B. Ormanowski II, F. Laszkiewicz, E. Hoppe, E. Cieślewski, st. F. Wiśniewski, 2. K. W. „Gryf".

6. **Czwórki półwyścigowe nowicjuszy.** (Bieg dla młodzieży szkolnej). 1.500 mtr., czas 4:38,3 s. 1. Gimn. Kl. Wiośl. „Brda" w składzie pp.: A. Hanusiak, St. Czarnecki, K. Schmidt, H. Kryska, st. B. Błaszak, 2. Gimn. K. W. „Kopernik".

7. **Czwórki półwyścigowe nowicjuszy.** 1.800 mtr., czas 6:21,1 s. 1. B. T. W. w składzie pp.: Świtalski, Świtalski II, B. Tylgner, Z. Olszewski, st. E. Bijałd, 2. K. W. „Gryf".

8. **Dwójki półwyścigowe podw. ze sternikiem.** 1.800 mtr., czas 6:46,4 s. 1. B. T. W. (Łódź 2) w składzie pp. 1. F. Bronikowski, 2. L. Birkholc, st. J. Lewandowski.

9. **Czwórki półwyścigowe pań.** 1.500 mtr., czas 6:03,4 s. 1. B. K. W. (Łódź 2) w składzie pp.: B. Żoblewska, St. Makuchówna, M. Orłowska, M. Wieczorkówna, st. St. Kolanowska.

10. **Czwórki.** 1.800 mtr., czas 6:15 s. 1. B. T. W. w składzie pp.: St. Grobelny, F. Redlarski, M. Kugler: F. Krause, st. B. Drewek, 2. K. W. „Gryf".

11. **Czwórki półwyścigowe.** (Bieg dla młodzieży szkolnej). 1.500 mtr., czas 4:41,4 s. 1. Gimn. Kl. W. „Brda" (Łódź 1) w składzie pp.: Z. Kasprowicz, M. Gródecki, Z. Machnicki, A. Boum, st. H. Cegielski.

12. **Dwójki półwyścigowe podw. ze sternikiem.** (Bieg dla starszych wioślarzy). 1.800 mtr., czas 7:43 s. 1. B. T. W. w składzie pp.: M. Figurski, St. Niewitecki, st. M. Dudkowski, 2. K. W. „Gryf".

13. **Czwórki półwyścigowe.** 1.800 mtr., czas 6:12,2 s. 1. K. W. „Gryf" w składzie pp.: F. Stusiński, A. Fiszer, M. Schroedel, O. Haman, st. A. Sachs, 2. B. T. W.

14. **Czwórki półwyścigowe nowicjuszy.** (Bieg dostępny tylko dla osady B. T. W. wzgl. „Gryf", która przegrała w biegu 7), 1.800 mtr., czas 6:40 s. 1. Chełmż. T. W. w składzie pp.: St. Macierzyński, Fr. Dybowski, P. Trojankowski, Cz. Frelichowski, st. A. Kujawski, 2. K. W. „Gryf".

15. **Czwórki.** 1.800 mtr., czas 5:57 s. 1. B. T. W. (Łódź 2) w składzie pp.: M. Kugler, F. Wiśniewski F. Bronikowski, B. Ormanowski, st. M. Figurski.

Wieczorem odbyła się zabawa towarzyska w sali „Kasyna Cywilnego" i rozdanie nagród zwycięskim załogom. Na zabawie obecną była p. Halina Konopacka, której brać wioślarska i goście zgotowali wspaniałą owację. Mistrz B. T. W. p. Birkholc został udekorowany przez mistrzynię Konopacką przy niemilknących długo oklaskach i okrzykach.

Tak zakończony został sezon wioślarski w Bydgoszczy. We wszystkich klubach opuszczono flagi jednocześnie jak podniesiono je na rozpoczęcie sezonu.

Ta zgoda i zrozumienie wspólnej pracy w ośrodku wioślarskim w Bydgoszczy jest przykładem dla innych klubów, które zorganizować u siebie wspólnego otwarcia i zamknięcia nie chciały — czy też nie potrafiły.

To zrozumienie wspólnego działania w Bydgoszczy jest tem bardziej ważne dla całego wioślarstwa, że w roku przyszłym odbędą się regaty o Mistrzostwa Europy, a na Druhach z Bydgoszczy można polegać, że z włożonych obowiązków wywiążą się dobrze.

Z.



Siatkówka w wodzie, podczas obozów letnich.

Regaty Żeglarskie w Warszawie.

Dnia 7 b. m. odbyły się regaty na Wiśle Polskiego Związku Żeglarskiego, zorganizowane przez Yacht-Klub Polski.

W regatach brały udział klasy: C (25 mtr.² żagla), E (20 mtr.² żagla), H (15 mtr². żagla) M (15 mtr.² żagla wyścigowe) i V (5 mtr.² żagla).

Wyścig klasy C o nagrodę przechodnią p. Ministra Komunikacji.

I przybyła jola „Kobuś" pod sterem J. Grabowskiego Y. K. P.

II „Freia" pod sterem J. Chmielewskiego Y. K. P.

Wyścigy klasy E o nagrodę przechodnią p. Dyrektora Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego pułk. S. Gen. Juljusza Ulrycha.

Nagrodę walk-overem zdobyła jola „Lelum" pod sterem Kom. A. Aleksadrowicza Y. K. P.

Wyścig klasy H o nagrodę klasową.

I przybyła jola „Jastarnia" pod sterem F. Głowackiego W. T. W.

II „Boruta" pod sterem Z. Jabrzemskiego W. T. W.

Wyścig klasy M o nagrodę klasową.

I przybyła jola „Chochlik" pod sterem St. Ołtarzewskiego Y. K. P.

II jola „Tawi" pod sterem K. Dębowskiego Y. K P.

Wyścig klasy V zgromadził na starcie kilkanaście łodzi i był najwięcej emocjonującym dla zawodników i najwięcej interesującym dla licznych widzów znajdujących się na przystani Yacht-Klubu Polski i na wybrzeżu Saskiem.

Nagrodę przechodnią na ten wyścig ofiarował p. Minister Przemysłu i Handlu Inż. E. Kwiatkowski.

I. Przybyła jola „Koralik" pod sterem H. Szymańskiego z Klubu Wioślarskiego „Wisła".

II. „Bąk" pod sterem M. Marka, z Yacht-Klubu Polski.

III. „Komar" pod sterem Inż. P. Bomasa, z Yacht-Klubu Polski.

IV. „Mysz" pod sterem Zdz. Ołtarzewskiego, z Yacht-Klubu Polski.

V. „Ala" pod sterem kpt. P. Kusnerza, z Wojskowego Yacht-Klubu.

VI. „You-You" pod sterem Mec. W. Szadurskiego, z Yacht-Klubu Polski.

Po regatach odbyło się wręczenie nagród przez komandora Y. K. P. p. Marjana Turskiego.

Regaty wioślarskie w Krakowie.

W dniu 7 października odbyły się jesienne regaty wioślarskie w Krakowie, przy udziale osad. Oddziału Wioślarskiego Sokoła i Sekcji Wioślarskiej Akademickiego Związku Sportowego w Krakowie. Czasy osiągnięte przez osady, ze względu na niski stan wody doskonałe; wyniki następujące.

1. Bieg. Czwórki wyścigowe. 1. AZS. Kraków w składzie: Krzepkowski Marjan, Krzepowski Jan, Wałkowiński Wiesław, Długoszewski Włodzimierz, ster: Bocheński T. czas: 3 : 21.4.

2. OWSK. Górnikiewicz T., Szczurowski F., Piórcki T., Mika Wł. ster: Ig. Pendrys, czas: 3 : 28.

2. Bieg. Czwórki półwyścigowe: 1. OWSK. w składzie: Wilamowski Władysław, Idzikowski Konrad, Latasiewicz Rudolf, Latasiewicz Józef, ster: Sapecki Michał, czas: 3 : 46.4

2. AZS. Berezowski T., Matuszewski H., Zubrzycki A., Nowotny G., ster: Tad. Bocheński, czas: 3 : 54.

3. Bieg. Czwórki półwyścigowe o Mistrzostwo Szkół Średnich miasta Krakowa, po czterech przedbiegach wygrała osada Gimnazjum Państwowego 1. w Krakowie, w składzie: Greczek Tadeusz, Poźminek Antoni, Dembiński Zenon, Bernasiński Karol w czasie: 3 : 59.6.

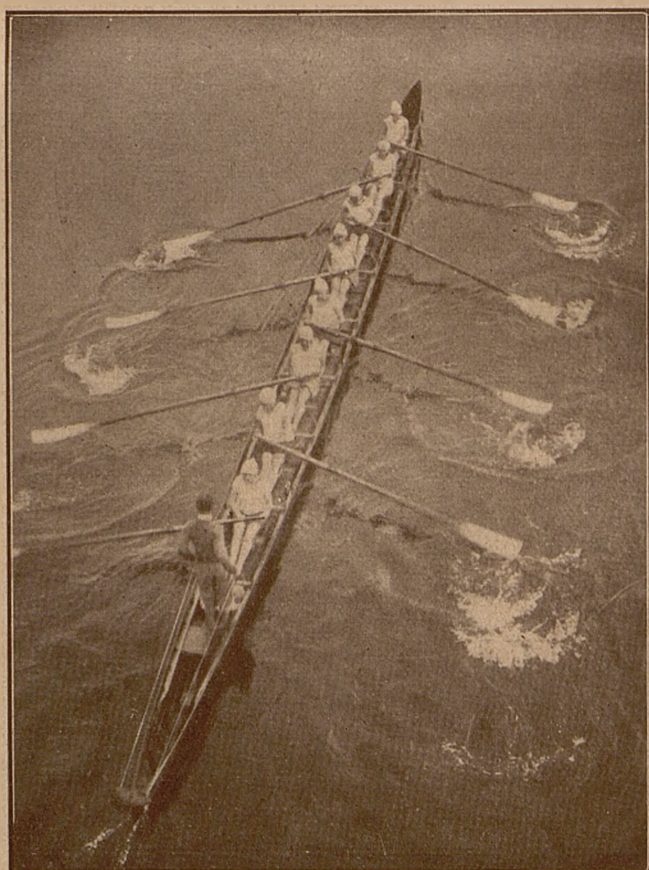
2. Gimnazjum III. w Krakowie. Linhardt Eugenjusz, Pieszczek Wł., Miśniakiewicz W., Tomek Wł. w czasie 4 : 02.

4. Bieg. Czwórki półwyścigowe młodzieży Szkół Średnich o trzecie miejsce w Mistrzostwie. Zdobyła osada Gimnazjum VI. walk-over. Christ Wiktor, Gerasymenko Edward, Woźniak Marjan, Christ Feliks, czas: 4 : 00.6.

5. Bieg. Ósemki: 1. AZS. w składzie: Gnoiński Mieczysław, Górka Ryszard, Tybulczuk Franciszek, Nadwodzki Stanisław, Krzepowski Marjan, Krzepowski Jan, Wałkowiński Wiesław, Długoszewski Włodzimierz, ster: Bocheński Tadeusz, czas: 3 : 07.

2. OWSK. Wilanowski, Idzikowski, Latasiewicz R. J. Górnikiewicz T. Szczurowski F. Pióracki T. Sadowski Wł. ster: Sapecki: 3 : 14.

6. Bieg wewnętrzny czwórek półwyścigowych O.W. S.K. wygrała osada pod sterem p. Iwelskiego w czasie 4 : 01.



Ósemka pań AZS-u Poznań, podczas treningu na Warcie.



JACHT FRANCUSKI PANI HERRIOT „L'AILE VI"
KTÓRY NA IGRZYSKACH IX OLIMPJADY ZDOBYŁ (W SWOJEJ KLASIE)
PIERWSZE MIEJSCE

WYCIECZKA JOLĄ NA BAŁTYK

czyli jak nie należy podróżować po morzu.

Opis i fotografje D-ra F. Hłasko.

Początek niniejszej przygody należy odnieść do dnia otwarcia Yacht-Klubu Polski 24 czerwca r. b. W tym bowiem dniu po uroczystem podniesieniu bandery kapitan portu prof. Grabowski wyjechał na przejażdżkę z ministrem Kwiatkowskim na „pokładzie" swego Nautilusa II.

Wiał potężny wiatr zachodni i w liczbie załogi znalazłem się i ja. Wisła dnia tego ze swemi grzywiastemi falami była wspaniała. U uczestników przejażdżki powstawały nawet refleksje morskie i w pewnej chwili kapitan Grabowski zagadnął mnie czy bym się z nim nie wybrał na Nautilusie na wycieczkę morską na zachód wzdłuż wybrzeży Niemiec. Ponieważ na konkretne propozycje zwykle konkretnie odpowiadam, — to też umowa stanęła nader szybko i w początku lipca postanowiliśmy wyruszyć. A i w samej rzeczy myślałem sobie, na „Carmenie" byłem w Norwegji, na „Witeziu" w Łotwie i Szwecji, to dlaczego bym teraz nie miał pojechać otwartą jolą, liczącą zaledwie 35 metrów żagla, jaką jest Nautilus, do Niemiec. Przecież kpt. Pruszyński był na „Wedze" nawet na Rugji i tylko złamał maszt. Raz powzięty plan szybko został zrealizowany i 7-go lipca Nautilus oddał cumy na przystani Yacht-Klubu Polski i wziął kurs na Gdańsk. Załogę oprócz kapitana Grabowskiego stanowili dr. Michał Marzyński, pan Chmielewski, no i autor.

Podróż do Gdańska odbyła się bez większych przeszkód. Wiatr mieliśmy przez cały czas prosto w nos i raz jeden tylko zostaliśmy przez większy podmuch wyrzuceni na bezludną wyspę, w które zresztą w tym roku Wisła obfitowała. Dość duże przestrzeżenie odbywaliśmy również pieszo, mając wody nieco powyżej kostek, ciągnąc lub popychając Nautilusa. Po nocach bezlitośnie gryzły nas komary, pod nieprzemakalną plandeką. Wszystko jednak razem wzięte nadzwyczaj mile urozmaicało nam podróż.



Holowanie Nautilusa na Wiśle.

Dnia 14 lipca wieczorem, przeszliśmy przez szluzę do tak zwanej martwej Wisły i następnego dnia zrana chcieliśmy wyjść w morze, przez przełom Wisły z 1840 roku lecz tu spotkała nas przykra niespodzianka. Okazało się, że musimy mieć przepustkę z Gdańska, bez której władze celne nas nie przepuszczały. Akurat była niedziela. Nie było innej rady — musieliśmy lawirować pod wiatr, w wąskim kanale przez całe miasto. Wobec licznych mostów i słabego wiatru, zajęło to nam cały dzień czasu, i wieczorem dopiero w towarzystwie kilku gdańskich jachtów wymknęliśmy się przez Nowy Port, niepostrzeżenie dla władz celnych, na morze, które tego dnia było gładkie jak lustro. Z powodu absolutnej ciszy, która zapanowała po zachodzie słońca, zmuszeni byliśmy nocować na środku zatoki i dopiero zrana zarzuciliśmy cumy na molo spacerowe w Gdyni. Następnego dnia po południu przy słabym wietrze wyruszyliśmy do Jastarni i znowuż nocowaliśmy na zatoce z powodu braku wiatru. A gdyśmy wreszcie do Jastarni dotarli, ugrzęźliśmy tam na dobre.

Niewiem właściwie mówiąc dlaczego ta Jastarnia tak nas długo trzymała. Czy to dla tego, że jak twierdził prof. Grabowski zbyt dobrze, podobnie jak Hannibalowi w Capui, działo się tam kapitanowi i jego załodze, czy też z powodu silnych przeciwnych wiatrów, czy jakichś innych mniej lub więcej uchwytnych przyczyn, — dość, że dopiero 23 lipca wyruszyliśmy na Hel i następnego dnia zrana pomimo przeciwnego wiatru, wyszliśmy w otwarte morze. Tu jednak zaczęło się piekło. Wiatr wciąż się wzmagał, fale stawały się coraz większe, i pomimo szpryckapy,—dostawały się do wnętrza Nautilusa, który to stawał dęba idąc pod wiatr, to znowu zanurzał się dziobem głęboko w wodę.

Pod Rozewją zmuszeni byliśmy skapitulować i wobec typowej zasłony sztormowej, która się na zachodzie ukazała, zawróciliśmy. Na zrefowanych i wypuszczonych żaglach pomknęliśmy z powrotem jak strzała i w 3 godziny przemoknięci do nitki byliśmy w porcie na Helu.

Przez 3 dni czekaliśmy cierpliwie na pogodę i w sobotę 28 lipca w południe wyruszyliśmy w drogę po raz drugi. Tym razem pogoda zdawała się nam sprzyjać, wiał lekki południowo-wschodni wietrzyk i morze było spokojne, lecz niestety na świecie nic niema stałego, a najmniej stałą jest pogoda na morzu. To też gdy wieczorem minęliśmy Rozewję wiatr zaczął obracać się znowu na zachód i o świcie mieliśmy go prosto w nos. Dobraliśmy się jednak do niemieckiego portu Leba, na maszcie którego wisiał czarny sygnał sztormowy. Wejście do portu jest nieco wąskie i obliczone tylko dla kutrów idących na motorze i każdy jacht, wchodzący przy większym wietrze do tego schronu na żaglach, ryzykuje — rozbiciem o podwójne molo, które zbudowane jest na drewnianych palach i w swym wąskim kanale mało chroni od fal. Trzy dni wyczekiwaliśmy w tej dziurze na wiatr. Niemcy przez ten czas bardzo się nami interesowali. Na wstępie nas rozbroili; polegało to na tem, że został nam skonfiskowany fiński nóż, z którym jeden z członków załogi nieoględnie wyszedł na ląd. Potem przyjechała komisja z Lauenburga, i celem



Mycie Nautilusa przez panie z Jastarni.

„wykorzenienia polskiego szpiegostwa", skonfiskowała nam klisze i błony fotograficzne, ostrzegając, że jeżeli będziemy się nadal zachowywali „wyzywająco", wobec ludności, to będziemy wogóle aresztowani. „Wyzywające" zaś nasze zachowywanie się — polegało chyba na tem, żeśmy mówil pomiędzy sobą po polsku. Odetchnęliśmy też swobodniej, gdy 1 sierpnia w południe zrobiła się pogoda i mogliśmy opuścić Lebę, biorąc kurs na Stolpmünde.

Niemiecki brzeg morski, który poczynając od granicy jest nader monotonny i robi wrażenie pustyni, na połowie odległości pomiędzy Lebą a Stolpmünde za latarnią morską Szolpin staje się nieco górzysty, pokryty lasem i wgląda dość malowniczo.

Nautilus przy południowym wietrze energicznie pruł fale zlekka rozkołysanego morza i przed zachodem słońca ujrzeliśmy przed sobą Stolpmünde. Niestety prawie jednocześnie ukazała się nam na zachodzie czarna chmura, która szybko poczęła pokrywać horyzont. Wiatr zaś począł obracać na zachód, wzrastając co minutę na sile. Założyliśmy sztormowy fok, zrefowaliśmy grot do ostatniego pierścienia i przygotowaliśmy się na najgorsze. Nikt jednak nie wątpił w to, że pomimo wszystko zdołamy jeszcze wejść do portu zanim sztorm się rozpęta na dobre, wyraźnie bowiem widzieliśmy przed sobą wejściowe molo w odległości niecałych dwóch mil od nas. Sytuacja jednak pogarszała się z każdą chwilą. Coraz to wzmagający się wiatr mieliśmy już prosto od przodu i zmuszeni byliśmy iść na lawir. Fale urosły do takich rozmiarów, że gdy znajdowaliśmy się między dwoma ich grzbietami, nie mieliśmy wiatru, gdy zaś wylatywaliśmy na ich grzbiet, kładliśmy się gwałtownie do tego stopnia, że burtą nabieraliśmy wodę. Każdy zwrot groził wywróceniem się joli. W pewnej chwili pękły wanty na prawej burcie. Przejście na przeciwny hals z powodu fali, nie udało się, — zdarliśmy więc grot i tylko za pomocą foka probowaliśmy stawiać czoło zalewającym nas falom. Wiatr wył w takelunku. Morze ryczało. Lunął deszcz. Zapadła noc. Sztorm rozszalał się z niepohamowaną wściekłością. Jedynym ratunkiem było zbliżyć się do brzegu i dać się wyrzucić na piasek. Co też postanowiliśmy zrobić. Niewyraźna linja brzegu zbliżała się ku nam coraz bardziej. Nie widzieliśmy jednak co mamy przed sobą, piasek czy też skały i pytanie to nurtowało w myśli każdego z nas. Wyszedłem na sam dziób Nautilusa ażeby zorjentować się, jak daleko może być jeszcze do tego brzegu, gdy zostałem niespodzianie zmieciony przez wiatr i poleciałem w przepaść pomiędzy dwoma falami. Wysoko nad sobą ujrzałem zadarty dziób Nautilusa, potem ogromny grzywacz runął na mnie grzebiąc mnie pod sobą. „Wycieczka się skończyła" pomyślałem sobie i zziębnięty i skostniały poszedłem na dno morskie... Dno jednak, ku memu zdziwieniu, okazało się bardzo blisko. Zachęcony tą okolicznością do nowej walki, dałem susa do góry i znalazłem się znowu na grzbiecie fali; nabrawszy tam świeżego powietrza, z porządną domieszką słonej wody, poczułem się nieco raźniej, a w parę chwil potem zostałem z taką siłą rzucony na piasek, że mi aż świeczki w oczach stanęły. Z radością zrozumiałem, że morze niechcąc mnie przyjąć do grona swych rozhukanych bałwanów, wyrzuciło mnie na brzeg. Wiatr dął z taką siłą, że wywróciłem się jeszcze kilka razy, zanim ostatecznie stanąłem na nogach. Rozejrzałem się dookoła. W ciemnościach w niedalekiej odległości ujrzałem leżącego na brzegu Nautilusa z porwanemi wantami i fałami, oraz resztę załogi, która walcząc z wiatrem chodziła na czworakach, starając się umocować Nautilusa na brzegu, ażeby go fale nie zabrały z powrotem. Przyłączyłem się do nich. Po skończonej robocie rozbiliśmy na brzegu namiot i nie mając nic suchego, ułożyliśmy się do snu. Noc ta należała do najbardziej mokrych w mojem życiu. Na szczęście noce lipcowe są krótkie i wschodzące słońce dość szybko nas osuszyło i ogrzało. Gorzej było z Nautilusem. Leżał biedaczysko daleko na piachu i ściągnięcie jego na wodę przedstawiało nielada trudności. Trzy dni czekaliśmy w naszym namiocie „Nobilego" aż się morze nieco uspokoi, potem przyszedł duży kuter rybycki i za pomocą stalowej liny probował nas zciągnąć. Pierwsza próba nie powiodła się, Nautilus coprawda poruszył się z miejsca, lecz lina nie wytrzymała i pękła. Dopiero gdy za pomocą małej łódeczki przerzucono z kutra na brzeg drugą linę, operacja ściągnięcia powiodła się i Nautilus znowu znalazł się na wodzie. Awarja jednak nie posłużyła mu na zdrowie i woda przez tyle otwo-

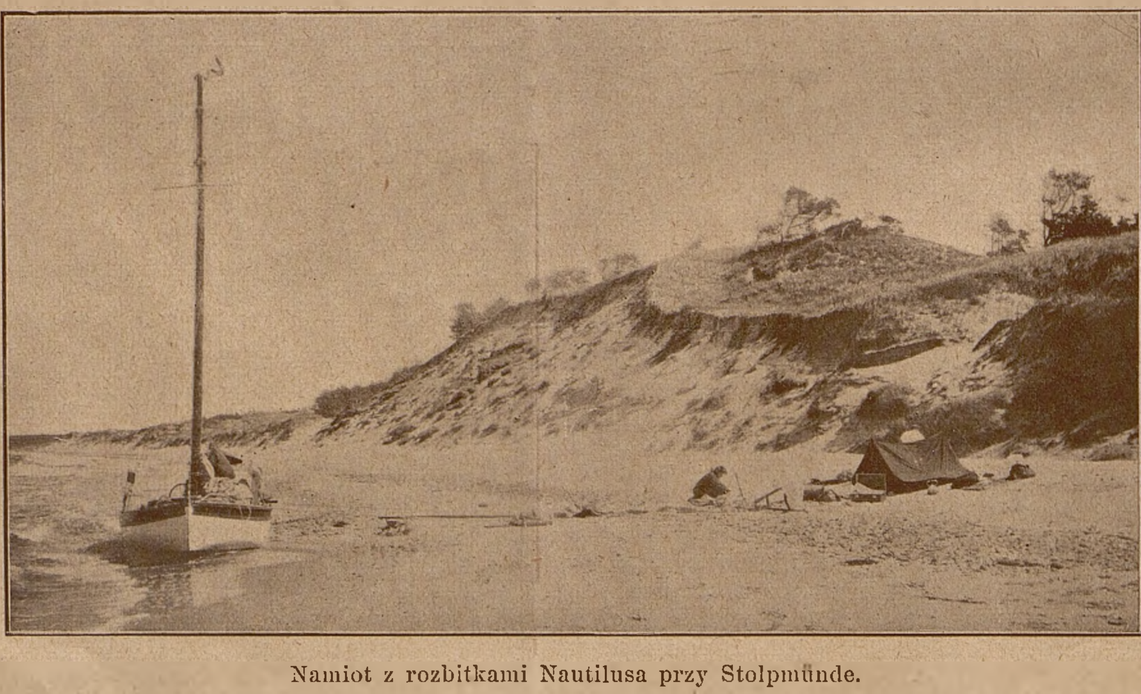


Nautilus w Stolpümnde po awarji:

rów dostawała się do jego wnętrza, żeśmy ledwo nadążali ją wylewać za burtę. Wszystkie garnki do gotowania przy tej robocie były w ruchu. Na szczęście do portu było niedaleko. Tam Nautilus w stoczni został znowu wydobyty na brzeg i poddany dokładnym oględzinom i reparacji. Okazało się, że puszczał tylko przy kasecie od miecza, i jeden dzień wystarczał całkowicie na doprowadzenie wszystkiego do porządku. Niemcom w Stolpmünde awarja nasza zaimponowała. Całe miasto o tem mówiło. Na ulicach przyglądano nam się z wielką ciekawością i wszędzie, gdzieśmy zachodzili, rozpytywano się o naszą przygodę. A gdyśmy 5/VIII opuszczali wąskie wejście do portu i znowu wychodzili w morze, żegnały nas na brzegu tłumne rzesze widzów. Wobec tego, że byliśmy doszczętnie spłókani, nie przewidywaliśmy bowiem tak kosztownej awarji, zmuszeni byliśmy puścić się w podróż powrotną. Pech nas jednak prześladował w dalszym ciągu. Wiatr bowiem akurat teraz obrócił na wschód i mieliśmy go znowu od przodu, na domiar złego zaczął padać deszcz. W tych nader nieprzyjaznych i ciężkich warunkach szliśmy do Leby całe trzydzieści godzin i o 6-ej zrana przemoknięci, zziębnięci i zgłodniali, zawinęliśmy do portu. Przez cały dzień suszyliśmy przemoknięte koce, materace i ubrania i po sucho spędzonej nocy, wyszliśmy znowu w morze o 8 zrana w kierunku polskiej granicy. Na ten raz prosto w plecy dął nam silny wiatr zachodni. Wypuściliśmy więc mocno zrefowany grot postawiliśmy z drugiej strony szpinaker i pomknęliśmy naprzód z zawrotną szybkością. Brzeg przesuwał się przed nami jak w kalejdoskopie. Po upływie godziny minęliśmy latarnię morską Stilo i szybko zbliżaliśmy się do polskiej granicy. O godz. 11.30 minęliśmy ujście Piaśnicy i znaleźliśmy się na polskich wodach. Wiatr zaczął się wzmagać, niebo pochmurniało. Nautilus pędził naprzód jak oszalały cały pokryty pianą, ścigając się z falami. Baksztagi napięte były jak struny i groziły pęknięciem. Sytuacja zaczęła się robić krytyczną. Zbliżyliśmy się możliwie blisko brzegu ażeby w razie ponownej awarji ląd mieć niedaleko. Manewr okazał się nader celowy, ponieważ za chwilę pękł szkot szpinakera. Szpinaker bom uderzywszy o boczną wantę — złamał się z trzaskiem, wanta zaś pękła. Żagiel z odłamkiem boma wyleciał daleko naprzód. Bom grota gwałtownie przeleciał na drugą stronę. Nautilus zachwiał się, zaczerpnął burtą wodę i o mały włos nie został wywrócony. Nielitościwie miotani przez ogromne fale i wiatr, z wielkim trudem stanęliśmy w dryf. Ściągnęliśmy szpinaker, zrefowaliśmy do ostatniego pierścienia grot. Nie zważając jednak na minimalną powierzchnię żagla pomknęliśmy naprzód z zawrotną szybkością. Wiatr wciąż przybierał na sile.

Nautilus wylatując na grzbiety fal ogromnemi susami posuwał się naprzód. Każda chwila groziła pęknięciem baksztagów i złamaniem masztu. Utrzymywanie steru wymagało wprost nieludzich wysiłków. Minęliśmy w szalonym pędzie Jastrzębią Górę i dotarliśmy do Rezewja. Tam przy dokonaniu zwrotu—tylko cudem nie wywróciliśmy się. Gdy zaś cypel Rezewja zasłonił nas nieco od wiatru i fal, odetchnęliśmy swobodniej. W szybkiem tępie minęliśmy Hallerowo oraz wszystkie miejscowości półwyspu Hel i o godzinie 3 zawinęliśmy szczęśliwie do portu na Helu.

Przestrzeń zatem pomiędzy Lebą a portem Hel, wynoszącą 107 kilom. przebyliśmy w przeciągu 7 godzin. Nie wiem czy kiedykolwiek jaka jola zrobiła tą przestrzeń w tym czasie. Wiem jednak to, że nigdy więcej jolą na wycieczkę morską się nie wypuszczę, ponieważ raz na zawsze przekonałem się, że jola nadaje się do jazdy po rzecze, ewentualnie w dobrą pogodę po zatoce. Wypuszczanie się zaś jolą na dalsze wycieczki morskie — jest rzeczą conajmniej wysoce lekkomyślną, ponieważ jola nie odpowiada najbardziej prymitywnym wymaganiom żeglugi morskiej. Wszystkie zaś „udane” wycieczki morskie na jolach,—należy uważać poprostu za wyjątkowo szczęśliwy zbieg okoliczności, do czego zaliczam również i nasz powrót.



Namiot z rozbitkami Nautilusa przy Stolpmünde.

ŻARTY NIE NA MIEJSCU.

Dzień, w którym odbywały się na Wiśle pod Warszawą doroczne regaty o mistrzostwo stolicy, 9.IX r.b. był świadkiem gorszących zajść na Wiśle, niemających nic wspólnego ze sportem, lecz natomiast, dziwnie przypominających obyczaje i fakty iście „nadwiślańskie".

Zanim przejdziemy do wyrażenia opinji i krytyki wspomnianych zajść, scharakteryzujmy najpierw bezstronnie i objektywnie sam przebieg wypadków.

Na ostatniem zebraniu Międzyklubowej Komisji, Regatowej zaszło nieporozumienie pomiędzy Komisją a przedstawicielką Warszawskiego Klubu Wioślarek na tle damskiego biegu jedynek. Program regat opiewał że między innemi odbyć się ma bieg pań na jedynkach. Związek Akademicki wywnioskował skąd, że będzie to bieg na jedynkach wyścigowych, zaś Warszawski Klub Wioślarek tłomaczył sobie ten punkt programu jako bieg na jedynkach klepkowych. Wynikiem było wycofanie z regat przez Warszawski Klub Wioślarek nietylką skulla, lecz co więcej czwórki damskiej która walczyć miała podobnie jak na jedynkach — z osadą A Z S-u.

W tych warunkach nie pozostawało Komisji nic innego jak zgodzić się na walk-over akademiczek w obu biegach. Tak też Komisja uczyniła.

Wydałoby się, że cały incydent został w ten sposób wyczerpany. Akademiczki miały „murowane" dwa zwycięstwa. Wioślarki padły ofiarą własnej pochopności i usunięte zostały z własnej woli i winy poza nawias walki.

Tymczasem—akademicy umyślili zażartować z wioślarek.

W chwili, kiedy akademiczki pojechały na start od przystani AZS-u odbiła druga łódź z „damską" osadą. Byli to przebrani za wioślarki akademicy, granatowe berety i majteczki, białe bluzki, numer toru, który przypadał do Warsz. Klubu Wioślarek, na plecach, wreszcie peruki, a nawet wiosła przemalowane na podobne kolory wioślarek, wszystko to miało wywołać złudzenie, że jadą wioślarki. Dla ośmieszenia tych ostatnich — osada akademicka symulować miała niezdarne ruchy wiosłami, omdlenia i t. p.

Kiedy plan akademików stał się wiadomym w Warsz. Klubie Wioślarek — na krótkiej naradzie powzięto plan kontrakcji. Na łódź motorową wsiadły dwie wioślarki z przystaniowym i pojechały śladami złośliwych symulantów.

Stanąwszy z motorówką u wejścia do portu czerniakowskiego gdzie zatrzymali się przebrani za wioślarki akademicy, obie wioślarki ukryły się dla niepoznaki na dnie łodzi, i czychając na moment, kiedy akademicy wyjeżdżać będą z portu.

W chwili, kiedy przebrani akademicy ze znanym lekko-atletą Malanowskim na sterze wypłynęli z portu, drogę zagrodziła im motorówka Wioślarek pod wodzą naczelniczki przystani, p. Kożuchowskiej i p. Grabickiej. W jednej chwili bosak Wioślarek chwycił burtę czwórki akademickiej. I rozpoczyna się pomiędzy obiema łodziami walka i w powietrzu migają wiosła i bosaki, ku uciesze zgromadzonej na brzegu gawiedzi.

W końcu Wioślarkom udało się zawładnąć łodzią akademików i przyciągnąć ją do swojej przystani. Stąd jednak akademicy wyrwali się i bynajmniej nie speszeni rozegraną walką pojechali przed przystań W. T. W. i tu odegrali z góry ułożoną komedję nieudanego usiłowania.

W walce obu łodzi, poza drobnemi obrażeniami ciała walczących, większych uszkodzeń, na szczęście nie było. Zgubiono jedynie czapkę sternika i linkę motorówki. Straty stąd wynikłe pokrył Warszawski Klub Wioślarek.

Tyle, jeśli chodzi o suche przedstawienie stanu faktycznego, który wywołał w całym warszawskim świecie wioślarskim pewien niesmak.

Wybryk akademików wykracza poza granice pobłażanie figlom studenckim. Podszywanie się pod cudze barwy w celu ośmieszenia ich na oficjalnych rozgrywkach sportowych należy do rzędu czynów dotąd w naszem życiu sportowem niespotykanych.

Żart akademików nie należy już do rzędu niewinnych studenckich figlów i wkracza w dziedzinę godnych potępienia wykroczeń przeciwko ideologji sportowej, której piewszym nakazem jest: być gentlemanem.

Gwoli sprawiedliwości zaznaczyć musimy, że również nie na miejscu była czynna interwencja wioślarek na Wiśle, która doprowadziła do pożałowania godnej walki.

Niewątpliwie byłoby dużo lepiej, gdyby interwencji nie było. Obyłoby się wówczas bez scen gorszących, którym ze zdumieniem przyglądali się liczni widzowie. Nie należy bowiem zapominać, że aczkolwiek przystanie wioślarskie stoją nad Wisłą, fakt ten nikogo nie upoważnia do wprowadzania zwyczajów nadwiślańskich.

Na ukończeniu musimy dodać, że w dniu tym akademicy nie ograniczyli się na opisanym „żarcie" Tegoż dnia wieczorem w czasie rozdawania nagród zwycięzcom, w chwili. kiedy wygłaszał przemówienie wstępne zasłużony wice-prezes W. T. W., p. Michalski, akademicy zachowaniem swem i krzykami zwracali na siebie powszechną uwagą oburzonych uczestników uroczystości. Krzyki te miały być wyrazem radości z odniesionych zwycięstw, tymczasem stosowane w sposób niczem nieskrępowany stały się przykrem obrazem rozwydrzenia i braku dobrego wychowania. *Jot.*



Akademicy przebrani za wioślarki przejeżdżają przed przystaniami klubowemi podczas regat Międzyklubowych w Warszawie.

PŁYWACTWO

KRONIKA ZAGRANICZNA.

Mistrzostwa Rumunji.

100 mtr. 1. Telicides 1:21.
400 mtr. 1. Horaczek 6:35.4 nowy rekord rumuński.
800 mtr. 1. Drosz 15:18.
200 st. kl. 1. Ballo 3:32.
100 na wznak 1. Schönberger 1:31 rekord.
4 x 100 1. Klausenburg A. C. 5:38 rekord.
3 x 100 st. zm. 1. Klausenburg A. C. 4:28 rekord.
Panie.
100 mtr. 1. Erdös 1:45.2 rekord.
100 st. kl. 1. Rosenfeld 1:50.

Water-polo. Klausenburg — Wielki Waraždyn 3:3 powtórzony przyniósł zwycięstwo drużynie Klausenburga 6:3 (3:2).

Najlepsze wyniki rumuńskie.
100 mtr. Bilkei 1:18 rekord.
200 st. kł. Giurgiu 3 26 rekord i Szigyarto 3:25.2.
3 x 100 — Uniwersytet 4:10 rekord.

Wielka Nagroda Paryża.

W dniu 15 sierpnia r. b. rozegrano na pływalni w Tourelles pod Paryżem doroczne zawody pływackie o Wielką Nagrodę Paryża.

W biegu 100 mtr. stylem dowolnym zwyciężył Takaishi (Japonja) w świetnym czasie 59.8 sek. przed Spence (Kanada) 1:02.4 i Bourne (Kanada) 1:04.2.

W biegu 200 mtr. st. klasycznym wygrał Spence (Kanada) 2:57.4.

W biegu 400 mtr. st. dowolnym wygrał Chalton (Australja) 5:20 przed Aultem (Kanada) 5:24.4.



Czwórka pań AZS-u Warszawskiego z kolegami przebranemi za wioślarki.

La Manche.

Angielka p. Hawke przepłynęła La Manche z Calais do Dover w 19:16, ten sam wyczyn powtórzyła p. Sharpe osiągając czas 15 godzin.

La Manche pobudził pływaków do prób długotrwałych. Przepływano Gibraltar, zatokę Katalinę, Małe morze itd., obecnie Edward Bernat z Wiednia przepłynął z Bregencji do Konstancji wzdłuż jezioro Bodeńskie przebywając dystans 46 km. w 23$^1/_4$ godziny. Jezioro Bodeńskie przepłynął również, ale wpoprzek Frank z Friedrichshafen do Romanshorn w 4 godziny 40 min.

Biegi rzeczne.

„Przez Paryż — przyniósł zwycięstwo Vandeplanque 1:49.17 w kategorji pań Ledoux 2:2.5. Startowało 248 panów i 36 pań.

„Grand Prix d'Anvers" 1. Blitz 14:57. 2. De Man 15:20. 3. Taris.

Zawody na Dunaju w Peszcie. 1. Halasy 7:24 z pań Fleischer 15:03.

Anglja.

Miss Ellen King w Southport pobiła światowy rekord na 150 y. st. dow. w 1:57, stary rekord Sybill Bauer wynosił 1:57,8. Na mistrzostwach Anglji na 100 y. st. dow. Samson U. S. A. zwyciężył w czasie 54.4 przed Brooksem 56.4 i Baillie 58.4.

Meeting M.K.T. w Budapeszcie.

Olimpijczycy rozjechali się po całej Europie na tournée. Co parę dni mieliśmy zawody międzynarodowe, okraszone udziałem zwycięzców z Amsterdamu.

Wyniki budapeszteńskie (18—20.VIII) są świetne. Arne Borg zapowiedział, że zwycięży we wszystkich punktach, w których będzie startować. Słowa dotrzymał, a nadomiar pobił wyśrubowany rekord na 1000 mtr. st. dow. osiągając czas o 2 sek. lepszy od dotychczasowego.

Wyniki.

100 mtr. st. dow. 1. Arne Borg 1:00.6, 2. Kojac 1:00.8, 3. Barany 1:01.6.

Barany na 70 mtr. zaplątał się w sznury i stracił prowadzenie.

300 mtr. 1. Arne Borg 3:54.6, 2. Crabbe 3.55.4.

400 mtr. 1. Arne Borg 4:57.2(!), 2. Crabbe 5:01.8.

Świetny czas, gdyby nie zmęczenie poprzedniemi konkurencjami padłby rekord.

1000 mtr. 1. Arne Borg 13:02 (!) rekord światowy, 2. Crabbe 13:36, 3) Pabok M.T.K. 15:22.4.

Arne Borg w międzyczasie na 400 mtr. osiąga 5 minut, a więc o 1.6 sekundy lepiej od zwycięzcy olimpjady Zorilli.

50 mtr. nawznak. 1. Kojac 32.6, 2. Bartha (Węgry) 33.4 (!)

100 mtr. nawznak. 1. Kojac 1:14.2, 2. Nagy 1:18. Kojac płynął ze zranioną ręką.

200 mtr. nawznak. 1. Kojac 2:41.4, 2. Nagy 2:55.2.

Skoki. Nagy 122 pkt.

Panie:

100 mtr. 1. Norelius 1:11.8, 2. Sipos 1:19.8.
400 mtr. 1. Norelius 5:44.6, 2. Sztafeta NSC. 5:51.
200 mtr. 1. Norelius 2:42, 2. Sipos 3:07.8.

Austrja — Czechosłowacja 46 : 41.

Spotkanie międzypaństwowe przyniosło zwycięstwo Austrji dzięki silnej drużynie kobiecej.

Wyniki panów:

100 mtr. 1. Goldberger (A.) i Steiner (Cz.) — martwy bieg 1:04. 3. Lichtenstein (A.).

400 mtr. 1. Antos (Cz.) 5:38, 2. Unterberger 5:40.8, 3. Plznensky 6:05 (!)

200 st. kl. 1. Schäfer (A) 3:02.5, 2. Czegka (Cz.), 3. Berger (A).

100 nawznak. 1. Nassau (A) 1:16.7, 2. Legal (Cz), 3. Seitz (A).

4 x 200. 1. Czechosłowacj 11.00, 2. Austrja 11:08.

3 x 100 st. un. 1. Austrja 3:47.1, 2. Czechosłowacja 3:59.

Skoki. 1. Standniger (A) 159.6, 2. Balasz (Czech.) 151.0.2, 3. Neswadba 137.76.

Water-polo. Czechosłowacja — Austrja 9:3 (5:1).

Arne Borg i Amerykanie w Wiedniu.

Panowie.

100 mtr. 1. Kojac 1:02.4, 2. Arne Borg 1:02.6.

200 mtr. 1. Arne Borg 2:24.6.

400 mtr. nawznak. Kojac 5:43.2, rekord światowy pobity o 16 sek!

200 mtr. nawznak. 1. Kojac 2:40.4.

1000 mtr. 1. Arne Borg 13:17.

Panie:

100 mtr. Norelius 1:11.2.

400 mtr. Norelius 5:39 (!) rekord światowy.

Argentyńczyk Zorilla, ceni znać ten tytuł, gdyż nie chce startować w żadnych zawodach aby nie narażać się na porażkę, która mogłaby narazić jego olimpijską sławę na szwank.

Zawody międzynarodowe w Utrechcie 13—15 sierpnia.

400 mtr. 1. Arne Borg przed Aultem, Kanada w słabych czasach.

800 mtr. 1. Crabbe 10:48.4, 2. De Man 10:49.

100 mtr. nawznak. 1. Kojac 1:16.8, 2. Bourne 1:19.1.

200 mtr. st. kl. 1. Spence 3:14.4.

Panie:

100 st. dow. 1. Braun 1:15.1.

100 na wznak 1. Braun 1:24.4.

400 st. kl. 1. Baron 7:21.4.

200 st. dow. Norelius 2:45.6.

Japończycy w Niemczech.

Magdeburg.

100 mtr. 1. Takaishi 1:00.7, 2. Asai 1:03.6.

200 mtr. nawznak. 1. Yrie 2:56.8.

Panie.

400 mtr. st. kl. 1. Schrader 6:48.2.

Altona.

100 mtr. Takaishi 1:01.

200 mtr. nawznak. Yrie 1:14.8.

200 mtr. st. kl. Tsuruta 2:53.2.

Niemcy.

Reni Erkens ustanowiła nowy rekord niemiecki na 1500 mtr. czasem 26:43.2.

W finale mistrzostw water-polowych Niemiec zwyciężył Hellas—Magdeburg drużynę Wasserfreunde—Hanover 5:2 (1:1).



Regaty żeglarskie na jeziorze Charzykowskiem, przy którym Klub Żeglarski „Chojnice" posiada piękny tabor i przystań.

PRZED REGATAMI O MISTRZOSTWO F.I.S.A.

Choć od Mistrzostw wioślarskich Europy dzieli nas bez mała rok, rozpoczęto już wstępne prace nad przygotowaniem regat. Uchwała Kongresu Amsterdamskiego F.I.S.A. powierzająca Polsce organizację tak doniosłych regat dowodzi zaufania do polskiego sportu. Mamy okazję do zademonstrowania swego sportu zbliska, okazania dziesięcioletniego dorobku sportowego.

Polskie wioślarstwo biorąc na siebie ciężar organizacji tak poważnych regat zdawało sobie sprawę z ciążącej odpowiedzialności to też, postanowiło zademonstrować gościom sport polski jak najlepiej. Znaczenie propagandowe regat w roku 1929, gdy z okazji Powszechnej Wystawy Krajowej, Polska będzie celem wycieczek tysięcy cudzoziemców — jest olbrzymie. Nie mniejsze znaczenie posiadają one dla propagandy wioślarstwa wewnątrz kraju.

W Bydgoszczy w Ratuszu odbyło się I-sze posiedzenie poświęcone Regatom. Na konferencję przybyli z ramienia, Magistratu m. Bydgoszczy dr. Świtała i dr. Chmielarski, P. Z. T. W. reprezentowali inż. Loth i Bojańczyka.

Władze samorządowe starosta — dr. Bereta, Inspektorat Dróg Wodnych—inż. Tychoniewicz, Radę miejską—radny Zwierzchowski. Miejski komitet WF. i PW. — dyr. Gulcz, inż. Grodzki, Bydg. Komitet Tow. Wioślarskich, prezes Musiał a B.T.W. dyr. Maciejewski, dyr. Żewicki, dr. Szemiątkowski, dyr. Czajkowski i Malicki.

Ożywione obrady pod przewod. v. prez. dr. Świtały trwały 4 godz. Omawiano, głownie prace inwestycyjne związane z przygotowaniem toru do tak poważnej imprezy. Postanowiono tor Bydgoski przedłużyć, co połączone będzie z poważneni robotami ziemnemi. Dla pomieszczenia zawodników i łodzi staną olbrzymie hangary i szatnie zaopatrzone w wielkie nowoczesne urządzenia. Na starcie wybudowany będzie schron dla zawodników. Trybuny choć nie szczupłe zostaną powiększone. Prócz tego projektowane jest urządzenie pływających trybun na berlinkach.

Celem szybkiego przewiezienia do Łęgnowa wielkiej ilości gości, uruchomione będą specjalne pociągi motorowe. Szosy toruńska i fordońska otrzymają gruntowny remont. Lloyd Bydgoski ma zorgnizować specjalną komunikację parostatkami. Tyle zagadnień związanych jest bezpośrednio z torem. Prócz tego, by móc zorganizować bankiet dla wszystkich uczestników regat (ponad 1000 osób) okazała się konieczność gruntownego remontu sali „Strzelnicy" co również pochłonie dość znaczne sumy.

Impreza jak wynika z pobieżnego wyliczenia tylko wstępnych robót wymaga ogromnych fundaszów, których zdobycie jest największą troską komitetu organizacyjnego Regat. Rząd niewątpliwie pośpieszy z pomocą ofiarowując pewne sumy na koszty organizacji. Natomiast sumy przeznaczone na inwestycje powinny ofiarować władze samorządowe i komunalne oraz społeczeństwo miejscowe. Z okazji regat do Bydgoszczy zjedzie mnóstwo gości. Zostawią oni tu znaczne sumy pieniędzy. Interes handlowy, a nadewszystko godność miasta wymaga, aby wystąpić jak najlepiej. Sądzimy, że zrozumie to Rada miejska m. Bydgoszczy i nie przestraszając się wysokością pozycji odpowiednie kredyty przyzna. Tymczasem sprawami temi w Bydgoszczy kieruje specjalny komitet wyłoniony na konferencji w skład którego wchodzą: p. starosta dr. Bereta, dr. Świtała i gen. Thomme.

B.

Z Bydgoskiego Klubu Pływackiego.

W niedzielę, dnia 16 ub. m. zakończył Bydg. Klub Pływacki sezon, który trwał od 20 maja br. Z tej okazji urządził klub ostatnie w bieżącym sezonie zawody wewnętrzno-klubowe w pływalni wojskowej.

Z powodu niskiej temperatury wody odbyły się biegi krótkodystansowe: 50 m. st. dow. i 50 st. klas. do lat 18, 100. st. dow. i 100 m. st. klas. pow. lat 18. Podzielenie na dwie kategorje nastąpiło z powodu zgłoszenia się do zawodów 40 zawodników klubowych. Wyniki były zadawalające, biorąc pod uwagę temperaturę wody, która wynosiła 14½ stopni. Pierwsze trzy miejsca uzyskali:

50 m. st. dow. do lat 18: 1. Raciniewski 44 sek., 2. Okoński, 3. Smętkowski.

50 m, st. klas. do lat 18: 1. Knich 53 sek., 2. Raciniewski, 3. Okoński.

100 m. st. dow. pow. lat 18: 1. Lipiński 1:50 sek., 2. Małek, 3. Gaca Czesław.

100 m. st. klas. pow. lat 18: 1. Lipiński 1:48 sek., 2. Małek, 3. Gaca Czesław.

Po skończonych zawodach przemówił do zawodników prezes klubu p. Bürschel, dziękując Komisji Sportowej za energję i pracę. Na tem zakończono sezon w klubie, który w r. b. bardzo pomyślnie się rozwinął.

MOTORY przyczepne
4 K. M. 7 K. M.
18 K. M.
„ELTO"
Warszawa, Al. Szucha 8
Tel. 38-33.
The 1928 Super Elto Speedster



Cena ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 45.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, GALERJA LUXEMBURGA, SENATORSKA 29. — TEL. 70-56.
Prenumerata roczna zł. 20. Kwartalna zł. 5.
Rękopisów nie zwraca się. Konto w P. K. O. Nr. 6013.

REDAKTOR i WYDAWCA: *MIECZYSŁAW MAJCHER.*

Drukarnia: Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8. Tel. 74-09.

I L U S T R O W A N Y

TYGODNIK
SPORTOWY

„STADJON"

POŚWIĘCONY
WSZYSTKIM
DZIEDZINOM
S P O R T U

PRENUMERATA
ROCZNIE ZŁ. 24
KWARTAL. „ 6

R E D A K C J A
I ADMINISTRACJA

W A R S Z A W A
S E N A T O R S K A 29

G A L E R J A
L U X E M B U R G A

ROCZNIKI **SPORTU WODNEGO**

1925 r.
1926 r.
1927 r.

W PŁÓCIENNEJ OPRAWIE
PO ZŁ. 20 ZA EGZEMPLARZ.
OKŁADKI DO ROCZNIKÓW PO ZŁ. 5.

Wysyłamy po wpłaceniu należności
na konto w P. K. O. 6013.

WIOŚLARSKIE

ŁODZIE

WYŚCIGOWE
TURYSTYCZNE
PÓŁWYŚCIGOWE

STOCZNIA ŁODZI

„NAVICULA"

WARSZAWA, KAROLKOWA 26
TEL. 303-05

WINA KRAJOWE



H·MAKOWSKI
KRUSZWICA

NAJWYŻSZE NAGRODY:

Tighina	1909
Włocławek	1923
Warszawa	1924
Warszawa	1925
Warszawa	1926
Paryż	1925
Bydgoszcz	1927
Poznań	1927
Katowice	1927
Cieszyn	1927

Wykwintna
Czekolada Deserowa
Electa
Bracia Hawieccy
WARSZAWA · KRÓLEWSKA 27 · NOWY-ŚWIAT 63



ŁODZIE
ŻEGLARSKIE
WIOŚLARSKIE
MOTOROWE
I WSZELKICH INNYCH TYPÓW
STOCZNIA ŁODZI
WŁADYSŁAW **URBANIAK**
POZNAŃ
DROGA DĘBIŃSKA 10. TEL. 33-54

Drukarnia: Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8.